


*Saab 9-7X 2005–09*

| | |
|---|---|
| NEVS-brevet | fredag 12 april |
| Föregående | onsdag 10 april |




## 1. Olyckskorparna fick fel – nu avslöjas hemligheterna bakom Volvoaffären

**Av Erik Söderholm**

Publicerad 2019-04-03, 19:01

**Volvos revansch beskrivs i ny bok.**




***Presskonferens inför Geelys Volvoköp för nio år sedan.***
***Boken "Volvos revansch – så befriades tigern" beskriver spelet bakom kulisserna.***

**Det var många** som höll andan den 28 mars 2010, när Volvo Personvagnar skrev under avtalet. Plötsligt var det inte amerikanska Ford som ägde den svenska kronjuvelen längre utan kinesiska Geely.

Spelet och turerna bakom hela den här jätteaffären avslöjas nu i en ny bok av Anders Nilsson och Håkan Matson, "Volvos revansch – så befriades tigern". Boken beskriver bland annat hur Geelychefen Li Shufu länge hade Volvo i tankarna och sedan helt enkelt klev in i Volvos monter på en bilmässa för att få tala med cheferna.

**Det fanns högljudd** kritik mot att Volvo blev Kinaägt och många befarade att Volvo också skulle flytta all tillverkning till Kina, men boken beskriver hur Geely istället verkar ha "låtit Volvo vara Volvo" utan alltför mycket detaljstyrning.

**Boken går igenom** framgångarna, som "Zlataneffekten" med en 500-procentig ökning av försäljningen helgen efter första reklamfilmen och hur Volvo gjort en otrolig varumärkesresa och numera beskrivs som "coola" av vissa – något som var otänkbart för bara några år sedan.

Men boken beskriver också motgångarna, som Geelychefen Li Shufus uttalande om att Volvo har "för skandinavisk design" och att Volvo behövde en lyxig utmanare till Mercedes S-klass, och att Volvo till viss del drabbats av "växtvärk" i form av kvalitetsproblem med dåliga resultat i exempelvis JD Powers undersökningar och vår begagnatdatabas.



*Zlatan gav Volvo en viktig försäljnings- och varumärkesskjuts.*

**Det hade dock** varit bra om även Volvos sena uppvaknande i "laddfrågan" hade hamnat mer under luppen i boken: Volvo har först nu erkänt att efterfrågan på laddhybrider underskattats ordentligt och första nya elbilen (bortsett från C30 Electric) kommer först i år.




*Blivande Daimlerchefen Ola Källenius var påtänkt som vd för Volvo Cars.*
*Men det blev Stefan Jacoby istället.*

**Vi får också veta** en del intressanta berättelser från "bakom kulisserna" som avslöjar hur det kan fungera hos en stor bilkoncern.

**Utskällning av premiumchefen**

**Volvo ingick i Fords** "premiumfamilj" som kallades Premier Automotive Group och som leddes av Wolfgang Reitzle, tidigare utvecklingschef hos BMW. Han röt en gång till ordentligt mot de anställda på Volvo som gick omkring i bekväma innetofflor och noppiga tröjor. "Ser man ut som ni gör kommer ni aldrig fatta vad premium är", ska han ha skrikit vid ett tillfälle.

**Inga pennor**

**Under den svåra** finanskrisen 2008 fick de anställda på Volvo känna på betydelsen av hårda sparkrav. Resorna drogs ned till ett minimum och en anställd beskriver hur teamet inte ens hade pennor i arbetet med XC60. "Någon fick åka till Ikea och plocka på sig sådana där korta blyerts-pennor så vi kunde fortsätta jobba med projektet", säger en medarbetare i boken.




*Volvos satsning på "snåldieslar" började med C30,*
*men utan ledningens vetskap utvecklades samma teknik för V50.*

**Snål V50 var ett källarprojekt**

**Volvo utvecklade en** "snålversion" av den lilla C30-modellen för att kapa utsläppen av koldioxid, som allt fler började prata om under 2000-talet. En grupp ingenjörer körde samtidigt igång ett hemligt "källarprojekt" som gick ut på att snåloptimera även V50-modellen. Resultatet blev Volvo V50 DRIVe som sålde riktigt bra.

**Ola Källenius påtänkt som Volvochef**

**För några år sedan** rekryterades tysken Stefan Jacoby som vd för Volvo Cars (innan Håkan Samuelsson), men Stefan Jacoby var inte förstahandsvalet. Först gick faktiskt frågan till Ola Källenius på Mercedes, som nu är på väg att bli koncernchef för hela Daimler. Han valde alltså att stanna i Tyskland istället för att ta jobbet på Volvo.




## 2. Spyker C8 Spyder 2006




**FILM: https://youtu.be/5TeqRwx6k-I**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 3. Tuffare elbilar på gång från Hyundai och Kia

**Peter Klemensberger** 1 april 2019

**Ny plattform och tuffare design att vänta för elbilarna från sydkoreanska Hyundai och Kia enligt läcka.**




Hyundais elbilar Kona Electric och Ioniq samt Kias eldrivna e-Niro har fått stora framgångar men nu jobbas det med morgondagens elbilsmodeller, avslöjar en källa inom koncernen för AutoExpress.

Enligt källan ska bilarna byggas på en helt ny plattform som är inspirerad av Volkswagen-koncernens MEB-plattform, grunden till bilar som Seat el-Born, Volkswagens I.D.-serie och Audi Q4 e-tron.

**LÄS MER: Provkörning av Kia e-Niro**

Plattformen tas fram enbart för elbilsmodeller i såväl B- och C-segmenten, alltså polo- och golf-klasserna. Koncernens elbilar ska dessutom ta ut svängarna mer och vara tämligen radikala till formen, menar källan. Plattformen ska vara klar om två år.

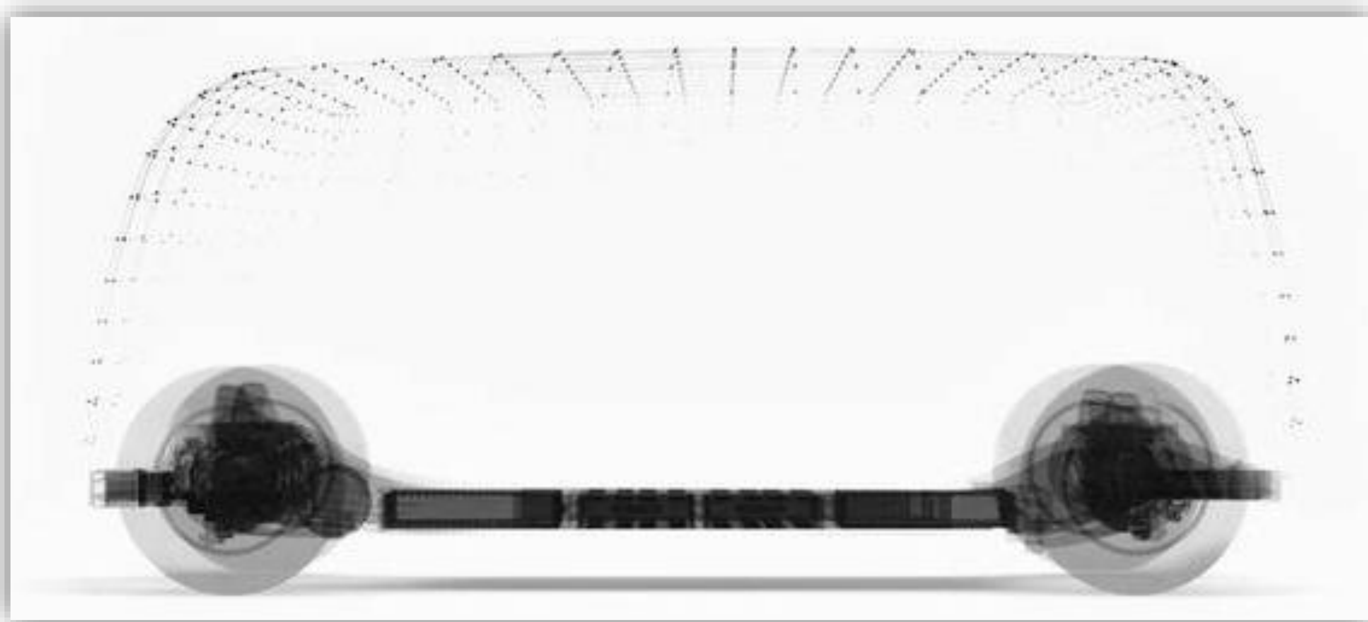
Dagens elbilar från Hyundai och Kia har klarat sig bra i händerna på Teknikens Världs testlag. I en provkörningsduell vann Hyundai Kona Electric mot Tesla Model 3. I elbilstestet i Teknikens Värld nummer 7/2019 prisades både Hyundai Kona och Kia e-Niro för bland annat lågt pris, lång räckvidd och körsmidighet.

NyTeknik

## 4. De gör en unik elbil för massorna – men du kan inte köpa den

2019-04-03, 11:20, **John Edgren**

**Canoo hävdar att deras elbilar kommer att skaka om marknaden. Det unga företaget ska producera fyra olika modeller som ska säljas via abonnemang.**



Bilmärket Canoo lovar att ”befria oss från bilägandets tyranni”. Deras produkt är en elbil som bara erbjuds i abonnemangsform. Det Los Angeles-baserade företaget som grundades 2017 av Stefan Krause, Ulrich Kranz, and Richard Kim – samtliga med en bakgrund på elbilsuppstickaren Faraday Future.

Företaget kommer tillverka fyra modeller med olika inriktning: Ett livsstilsfordon för äventyrarna, en pendlarmodell, en bil avsedd för leveranser de sista kilometrarna, samt ett fordon för ren bildning. Samtliga bygger på en samma plattform – en skateboard-arkitektur liknande den Tesla använder. Och Canoo utlovar en räckvidd på 482 kilometer.

Ännu finns inga renderingar som kan ge en glimt av företagets formspråk, men enligt Canoo är deras design minimalistisk och kompromisslös, med fokus på maximerade innerutrymmen. Bilarna kommer skilja sig markant från andra tillverkare – något som är möjligt i och med att elbilar till skillnad från konventionella fordon har väldigt få saker som dikterar utseendet. Interiört vill man bryta traditionen med förvirrande skärmar, unika infotainmentsystem och komplexa interface. Canoo signalerar att de istället kommer att utgå från kundernas egna mobiltelefoner.

**Abonnemangsform med hjälp av blockkedjeteknik**

”Det finns tre nyckelområden där Canoo har ett annat tillvägagångssätt än vad som utgör industrinormen. Dels en produktdesign som inte ska likna något annat som finns på vägarna i dag och ett smidigt användarinterface. Dels att företaget har anammat nästa generations företagsmodell för elektriska fordon, som fokuserar på att reducera kostnaderna och öka intäkterna. För det tredje kommer Canoo bara att finnas tillgängligt i abonnemangsform som hanteras med hjälp av blockkedjeteknik”, skriver Canoo på sin hemsida.

Läs mer: Fiats satsning – ikonbilen kommer enbart med eldrift

Det kommer inte ställas några krav på hur frekvent kunderna måste använda tjänsten, utan Canoo har för avsikt att erbjuda ett antal paket – med allt från dygnet runt-användning till mer flexibla lösningar. Företaget utlovar att kostnaden för att ratta en av deras elbilar ska bli låg, och försäkring samt service kommer att ingå. Med inspiration från flygindustrin (och måhända Tesla) kommer fordonens mjukvara fortlöpande uppdateras så att de känns fräscha över drivlinans totala livslängd.

I dag är Canoo uppe i mer än 350 anställda, och bland dem finns bland annat Clemens Schmitz-Justen, tidigare chef för BMW Manufacturing, som ska basa över tillverkningen. Planen är att lansera det första fordonet 2021 med USA som första marknad, tätt följt av Kina.

**JOHN EDGREN**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 5. Toyota släpper 23 740 patent fria för att elektrifiera världen

**Peter Klemensberger**

3 april 2019

**Bensinmotor med sugteknik är direktdrivande, men tack och lov prioriteras eldriften.**



*Toyota släpper närmare 24 000 patent rörande hybridteknik fria och erbjuder support för de som vill använda tekniken.*

En hel del ögonbryn höjdes för fyra år sedan när Toyota släppte tusentals patent rörande sin bränslecellsteknik fria. Nu åker de upp än mer när japanerna gör samma ska med 23 740 patent rörande sin hybridteknik.

Av dessa rör 2 590 elmotorer, 1 320 transaxlar, 2 200 laddning, 2 380 bränsleceller och 2 020 kontrollenheter samt 7 550 övriga kontrollfunktioner. Inget av patenten ska dock gälla litium-jonbatterier.

En del av konstruktionerna sträcker sig 20 år tillbaka i tiden och till modellen Prius generation ett. Patenten kommer att ligga öppna till 2030.



*Toyota Prius (1997-2003)*

Toyota kommer även att, mot ersättning, erbjuda teknisk support till dem som visar intresse för att använda sig av tekniken.

– Om antalet elektrifierade fordon fortsätter att stiga så här dramatiskt så kommer vi ha en standard om tio år. Vi hoppas vara en del av den processen, säger tillverkarens vice vd Shigeki Terashi.

Det är redan klart att Suzuki ska använda sig av Toyotas hybridteknik och det ska resultera i två nya Suzuki-modeller i Europa.

Det är ingen nyhet att Toyota vill sprida sin hybridteknik. Redan för ett par år sedan pratade man om att erbjuda den för en mer eller mindre öppen marknad i jakten på att kapa utvecklingskostnader.

Även Volkswagen har uttryckt ett intresse för att låta sin teknik bli standard i fordonsindustrin. Första tillverkare utanför koncernen att använda MEB-plattformen för elbilar blir e.Go.

I ett skede när stora tekniska förändringar sker inom fordonsindustrin samt med allt fler samarbeten mellan olika koncerner är det förståeligt att man vill hålla sig framme med sin teknik och forma morgondagens standard – och därmed vinna marknadsandelar.

ALLT OM BILAR

## 6. TEST: Fords nya suv Edge är stor, stark och sävlig

**Av Jan-Erik Berggren**

Publicerad 2 apr 2019 10:52

**Ford blir mer och mer amerikanskt. Senaste beviset är stora suven Edge där jag sjunker ner i de mjuka stolarna och gungar fram med tung styrning och en kraftfull dieselmotor. Tyvärr tror jag inte det här lockar speciellt många köpare i Sverige.**



***FILM:*** *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/test-vi-kor-den-nya-suven-ford-edge/*

Ford har en uttalad strategi att bli ett mer enat företag där varje bilmodell ska säljas på alla marknader. När Ford tog sig ur bilkrisen 2008-2009 och bland annat sålde Volvo till kinesiska Geely skapade dåvarande vd:n Alan Mulally uttrycket One Ford.

Nu, tio år senare, börjar den strategin sätta sig hos Ford som bygger mer och mer amerikanskt. Det betyder att Ford-bilar som säljs i Europa mer och mer liknar de Fordar som säljs i USA.

Ett bevis på den delvis nya strategin är ansiktslyfta suven Ford Edge. På något annat sätt går det inte att förklara den något tunga styrningen, den tydliga prioriteringen av komfort före kvicka köregenskaper. Fjädringen är mjukt satt men blir ändå stötig vid slag.

Styrningen upplever jag som onödigt trög i vanlig fart, det vill säga när jag inte använder ratten speciellt mycket. Det blir till och med jobbigt att köra bilen rakt fram under lång tid. Det är också en mycket märklig upplevelse att vrida mycket på ratten utan att bilen svänger. Det händer gång på gång att jag missbedömer vinklarna när jag till exempel ska parkera. Jag behöver backa och ta omtag. Vändcirkeln är 11,9 meter men den upplevs större än så.

**LÄS MER:** Vi testar nya Sverigefavoriten Fiesta Active

### Stort bagageutrymme

Ford Edge är en riktigt stor bil och hela 800 liter i bagagevolym imponerar. Baksätet har också gott om plats oavsett hur långt bak jag skjuter framstolarna. Det är överlag platta säten men i alla fall framstolen är mjuk och bekväm. Takhöjden på ytterplatserna bak är låg så långa personer tvingas söka sig mot mitten.

Fords instrumentering är av gammalt snitt. Jag känner igen det mesta från den S-Max jag hade som långtestbil för många år sedan. Det är också samma typ av design som på S-Max, alltså att instrumentbrädan är djup och jag sitter långt ifrån vindrutan. Lite otidsenligt och sittpositionen långt in i bilen gör att jag har svårt att få överblick. A-stolparna skymmer en del av sikten och det är svårt att veta exakt var bilens hörn är.

Den stora dieselmotorn på 238 hästkrafter skickar i väg bilen bra trots att växellådan inte direkt hjälper motorn. Men hög förbrukning och höga CO2-värden ger en saftig fordonsskatt de första tre åren.

**LÄS MER:** Ford Focus har hittat körglädjen

### Köregenskaper 

Jag kommer inte riktigt överens med styrningen och motor och växellåda är långt borta i periferin. Jag saknar alltså en riktigt bra kontakt med bilen. Det tar tid för Ford Edge att svara på mina kommandon. Den mjuka fjädringen gör att jag behöver köra bilen mjukt och försiktigt för att det inte ska gunga och kränga. Det här är framför allt en bil för motorvägen – men då ska du stå ut med den tunga styrningen. Edge är fyrhjulsdriven men bara om något av framhjulen tappar fästet – i grundläget är det framhjulsdrift som gäller.




## Säkerhet

Ford har passat på att uppdatera flera assistanssystem och Edge har nu en modern autobroms, filkörningsassistent och adaptiv farthållare. Låt vara att filkörningsassistenten bråkar lika mycket med styrningen som i alla andra bilar. Och det här är inte en bil där du släpper ratten bara för att det går eller är kul.

## Design

Insidan känns omodern och det är tydligt att Ford behöver en ordentlig genomgång av interiören. Att den inte kommer här i ansiktslyfta Edge är begripligt. Men det är på insidan skillnaden mot flera av konkurrenterna märks tydligast. På utsidan tycker jag att Ford trollar bort de stora måtten på ett smart och snyggt sätt.



## Komfort

Ljud- och sittkomforten är bra och det ör riktigt mysigt att i lugnt tempo gunga fram i den rejäla suven. Motorn är till och med lite för stark för att matcha den i övrigt lugna stilen. Men getingarna gillar inte den tunga styrningen som är besvärande under långresorna och att det är så svårt se hörnen på bilen. Växelspaken – ett snurrvred – är en sämre variant av Jaguar/Land Rovers och gör inte livet enklare direkt.



## Ekonomi 

Ford vill vara premium men det räcker inte att prislappen är det. Det finns väldigt många konkurrenter som erbjuder lika stora utrymmen och bättre köregenskaper för mindre pengar. Fordonsskatten de första tre åren gör inte livet lättare för Fords återförsäljare.

**Totalt: 14 (av 25)**

## 2 konkurrenter

### Hyundai Santa Fe

Jag testkörde nya Santa Fe redan när Car of the Year-juryn testade 2018 års nyheter i Danmark. Det var i höstas men Hyundai har ännu inte fastställt priserna för Sverige och lanseringen ska ske någon gång senare i år. Santa Fe är ändå den bil som i storlek och egenskap liknar Ford Edge allra mest.

**Pris:** i.u

### Kia Sorento

Systerbilen till Hyundai Santa Fe uppdaterades under förra året och Kia var snabbt ute med sina priser. En rymlig suv med sju sittplatser och hyggliga köregenskaper. Vid provkörningen klagade vi på högt vägljud.

**Pris:** från cirka 450 000 kronor.

## FORD EDGE 2,0 ECOBLUE

### Miljö

**Koldioxidutsläpp:** 211 (WLTP), 184 (NEDC) gram/km*.
**Bränsleförbrukning:** 8,1 (WLTP), 7,1 (NEDC) liter/100km*.
**Miljöförmåner:** Nej.

### Ekonomi

**Pris:** från 419 900 kronor.
**Årlig fordonsskatt:** 12 098 kronor per år de första tre åren, därefter 4 810 kronor per år.
**Garantier:** Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 1 år.

### Teknik

**Motor:** Fyra cylindrar, 2 liter, 238 hk vid 4 000 varv/min, 500 Nm vid 2 000 varv/min.
**Drivning:** Fyrhjulsdrift.
**Växellåda:** Åttastegad automat.
**Acceleration 0–100 km/tim:** 9,6 sekunder.
**Toppfart:** 216 km/tim.

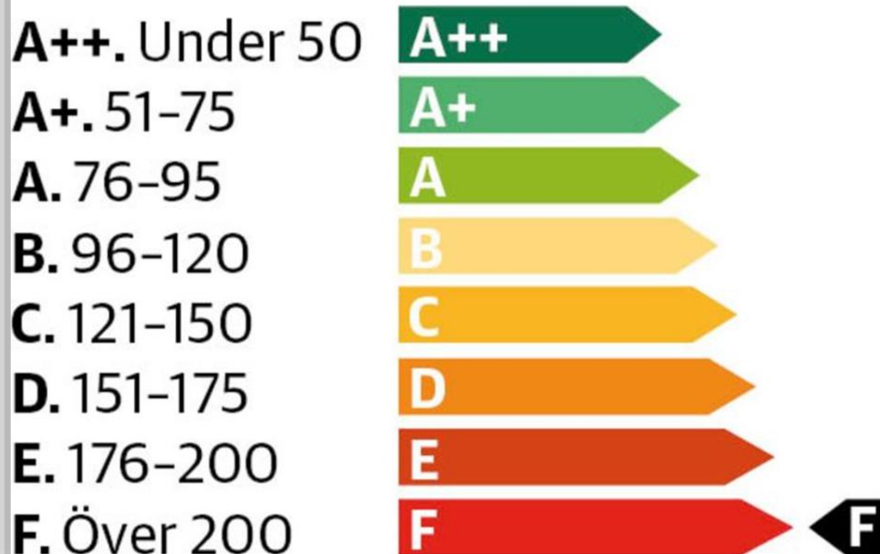
### Mått/vikt

**Längd/bredd/höjd:** 483/193/174 centimeter.
**Bagagevolym:** 800–1 847 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.
**Tjänstevikt:** 2 116 kg.
**Maximal släpvagnsvikt:** 2 000 kg.

* Tillverkarens uppgifter.

**Betyg (1-5):**

| | |
|---|---|
| **Köregenskaper** | **2** |
| **Säkerhet** | **4** |
| **Design** | **3** |
| **Komfort** | **3** |
| **Ekonomi** | **2** |
| **Totalbetyg =** | **14 av 25** |






**Jan-Erik Berggren**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 7. Nya Ford Explorer kommer till Sverige som laddhybrid

**Mattias Rabe**

4 april 2019

**Ford breddar sitt europeiska utbud genom att ta hit nya Explorer i utförande som laddhybrid. Explorer Plug-In Hybrid börjar säljas redan under innevarande kvartal men leveranserna ut till kund påbörjas inte förrän nästa år.**




Det är nästan 20 år sedan Ford sålde sin populäraste suv Explorer i Europa, men nu kommer den tillbaka och den gör det som laddhybrid. Nya Explorer Plug-In Hybrid har en 3,0 liter stor bensindriven EcoBoost-vinkelsexa som primär drivkälla. 350 hästkrafter levererar motorn som lever i symbios med en elmotor på 100 hästkrafter. Tillsammans ger de 450 hästkrafter och 840 newtonmeter som når samtliga fyra hjul via en tiostegad automatlåda.

Hur kvick den 5,05 meter långa, två meter breda och 1,78 meter meter höga suven är berättar inte Fords pressmeddelande, däremot hur duktig den är på att hushålla med bränslet. Enligt NEDC-korrelerade, preliminära siffror ligger förbrukningen på 0,34 liter per mil och utsläppet av koldioxid på 78 gram per kilometer. Räckvidden när enbart elmotorn arbetar, med hjälp av energin som lagrats i det 13,1 kWh stora litiumjonbatteriet, uppges till över fyra mil vid stadskörning.

Nya Explorer är av förklarliga skäl rymlig. Drygt fem meter bil, med andra ord ungefär två decimeter mer bil än Edge som nyligen har uppdaterats, ger utrymme åt tre sätesrader med plats för upp till sju åkande, inklusive föraren. I de två främre slår Ford ett slag för det extravaganta utrymmet både i höjd- och längdled. Även tredje sätesraden sägs bjuda på bra svängrum.

**LÄS OCKSÅ: Nya Ford Kuga är tre hybrider**




*Nya Explorer är även ny för den amerikanska marknaden.*
*Där hade den premiär på bilsalongen i Detroit i januari i år.*

Antalet förarassisterande system beskrivs som många och underlättande för att kunna manövrera det stora fordonet även i stadens trånga utrymmen. Bland annat finns helautomatisk parkeringsassistans som klarar både parallell- och vinkelparkering samt även lämnandet av parallellparkering (vinkelparkering bör man som förare kunna lösa på egen hand), döda vinkel-varnare med varning för korsande trafik bakom bilen (bra när man backar ut ur en vinkel-parkering), autobroms som även kan upptäcka fotgängare och cyklister, adaptiv farthållare med kökörningsfunktion (kan rulla igång bilen igen om stoppet är max tre sekunder långt), filhåll-ningsteknik med undanmanöverassistans och ”efterbroms” som bromsar bilen direkt efter en kollision för att försöka undvika en efterföljande kollision.

– Explorer är en äkta suv, designad för familjer som gillar äventyr. Därför var det viktigt att nya Explorer Plug-In Hybrid fick en drivlina som klarar av att köra allt från båtar till hästtransporter. Vi har till och med adderat en mer avancerad version av vår döda vinkelvarnare – som fungerar med ett tiometerssläp, säger Matthias Tonn, chefsingenjör för Ford Explorer i Europa.

Ford Explorer Plug-In Hybrid erbjuds i två utföranden – ST-Line och Platinum. Förstnämnda kännetecknas av svarta exteriördetaljer.

Försäljningen av nya Explorer i Sverige drar igång under årets andra kvartal, det vill säga där vi just nu befinner oss. Leveranserna påbörjas dock inte förrän tidigt 2020.






Stor bil, sju sittplatser och upp till 2 274 liter utrymme för last vid nedfällda baksäten.

GALLERI
**Ford Explorer Plug-In Hybrid 2020**
**12 bilder**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 8. Nya Ford Kuga officiell i tre olika hybridutföranden

**Mattias Rabe** 3 april 2019

**Ford har presenteras nya Kuga som lanseras i början av 2020. Nya former, lite större och rymligare och en hel rad olika drivlinor varav tre är elektrifierade. Dock ingen ren elversion.**



Dagens Ford Kuga kom 2012 och har inte rosat den svenska marknaden under de fem senaste åren. Den är landets 47:e mest sålda bilmodell mellan 2014 och 2018. Ute i övriga Europa är den mer populär och sålde i fjol i 153 000 exemplar (drygt en procent av dessa såldes i Sverige) vilket endast Fiesta och Focus kunde matcha.

Kanske Kuga från och med 2020 kan ta igen förlorad mark i Sverige när nu tredje generationen av suven presenteras. Ford har satsat hårt på modellen som har premiär under våren nästa år. Utöver en rad olika bensin- och dieselmotorer kommer nya Kuga att erbjudas i tre olika hybrid-utföranden. Det handlar om en mildhybrid, en fullhybrid och en laddhybrid.

**Mildhybrid**

Mildhybriden heter Kuga EcoBlue Hybrid och har en 2,0-liters EcoBlue-dieselmotor på 150 hästkrafter som avlastas av en remdriven startmotor/generator som i sin tur nyttjar energi som lagras i ett litet luftkylt litiumjonbatteripaket. Systemet arbetar med 48 volts spänning och hjälper till att driva diverse elektriska komponenter för sänkt förbrukning men fungerar även som extra kraft vid gaspådrag. Ford uppger att förbrukningen börjar på 0,50 liter per mil och utsläppet av koldioxid på 132 gram per kilometer.

**Fullhybrid**

Ett steg upp på hybridskalan hittar vi fullhybriden som kort och gott heter Kuga Hybrid. Den är försedd med en 2,5-liters bensinmotor som arbetar enligt Atkinson-principen samt en elmotor som får sin kraft från litiumjonbatteri av okänd storlek. Kuga Hybrid lanseras senare under 2020 och då i två utföranden – som framhjuls- och som fyrhjulsdriven.

Förbrukningen uppges som lägst ligga på 0,56 liter per mil och koldioxidutsläppet på 130 gram per kilometer.

**Laddhybrid**

Högst upp i hybridhierarkin återfinns laddhybridvarianten som heter Kuga Plug-In Hybrid. Bensinmotorn är densamma som i fullhybriden, det vill säga en 2,5-liters Atkinson-maskin. Den samverkar med en elmotor för att tillsammans producera 225 hästkrafter. Till elmotorn hör ett batteripaket av litiumjontyp med en kapacitet på 14,4 kWh. Det ska räcka till över fem mils körning på el, uppmätt enligt WLTP-körcykeln. Förbrukningen vid kombinerad (blandad körning) uppges till 0,12 liter per mil och motsvaras av 29 gram koldioxid per kilometer.

Batteriet laddas vid körning, exempelvis under inbromsning, men kan även förses med ny energi genom laddluckan på vänster framskärm. Ford skriver att det tar cirka fyra timmar att via ett vanligt vägguttag ladda batteriet fullt. Då har de räknat på en strömstyrka om 16 ampere. Räknar vi i stället på ett vanligt 230V/10A-uttag tar det ungefär sex timmar och en kvart.

Fyra körlägen finns; EV Auto, EV Now, EV Later och EV Charge. EV Auto innebär att bilen löser situationen på bästa möjliga sätt för låg förbrukning medan EV Now innebär körning på enbart el. EV Later är en sparfunktion för att kunna göra på el i ett senare skede och EV Charge betyder att fokus läggs på att ladda upp batterierna.

**Bensin och diesel utan el**

Nya Kuga kommer även med två dieselmotorer och två bensinmotorer. Kuga 2,0 EcoBlue har en 190-hästarsdiesel som sörplar i sig 0,57 liter per mil och släpper ut 150 gram koldioxid per kilometer. Kuga 1,5 EcoBlue har 120 hästkrafter att leka med, förbrukar 0,48 liter per mil och släpper ut 127 gram per kilometer.

Bensinmotorerna är egentligen bara en till antalet, men i två olika effektutföranden. Kuga 1,5 EcoBoost bjuder på antingen 120 eller 150 hästkrafter och förbrukningssiffror som börjar på 0,65 liter per mil och utsläppssiffror på 149 gram per kilometer.

Notera att samtliga förbruknings- och utsläppssiffror är preliminära. Definitiva siffror presenteras i närmare anslutning till lanseringarna.

**Större, lättare och tystare**

Nya Ford Kuga har ett helt nytt utseende som följer samma koncept som nya Fokus. En högbyggd Focus, skulle man kunna säga, dock betydligt större. Kuga har nämligen vuxit jämfört med sin föregångare. Med hur mycket vet vi inte eftersom Ford ännu inte klämmer fram några siffror, men den beskrivs som rymligare än sin företrädare.

Kuga sägs, trots en större storlek, ha blivit uppemot 90 kilo lättare, beroende på modellversion och utrustningsnivå. Vridstyvheten beskrivs ha ökat med tio procent.

I Vignale-utförande har nya Kuga utrustats med aktiv brusreducering. Det innebär att vindbrus och motorljud registreras, analyseras och slås ut (så gott det går) med hjälp av omvända ljudvågor som kommer ut ur bilens vanliga högtalarsystem.



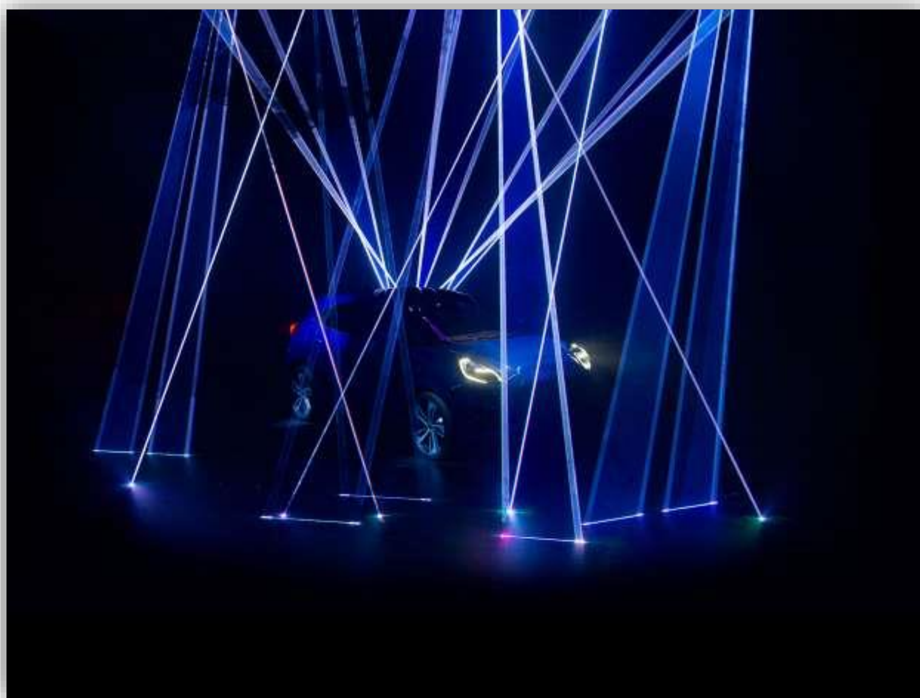

GALLERI
**Ford Kuga Plug-In Hybrid 2020**
**14 bilder**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 9. Smygtitt på nya Ford Puma

**Peter Klemensberger** 3 april 2019

**En gammal goding gör comeback: Ford Puma. Ja, modellnamnet vill säga. Nu handlar det föga förvånande om en crossover och inte en liten coupé som tidigare.**



***FILM*: *https://youtu.be/ARWP7h2Im6c***

Vi har tidigare berättat att Ford C-Max går i graven. Inte konstigt alls då MPV-segmentet är iskallt. Nu fyller man på med en liten crossovermodell, helt i tidens anda. Modellnamnet lånar man dock från en liten coupémodell som gick i graven för 17 år sedan: Puma.

Bilden ovan är den första på bilen och som vanligt när det gäller så kallade teaserbilder avslöjas inte särskilt mycket. Bilen visades upp under en tillställning i Amsterdam och kördes in som hastigast på en mörk scen inbäddad i rök och ljuseffekter – ett klipp på det kan du se under denna artikel.

Det rör sig i alla fall om en liten suv-inspirerad crossover som lanseras med 48-volts mildhybridteknik och med ett effektuttag på 155 hästkrafter. Puma lär dock finnas med flera olika typer av drivlinor, precis som nya Kuga.

Bagageutrymmet ska vara flexibelt och mäta 456 liter, bäst i klassen, enligt Ford. Storleksmässigt placerar den sig mellan dagens modeller EcoSport och Kuga – varav sistnämnda nu kommer i en ny och större upplaga.

– Om du letar efter en bil som vänder huvuden på fredag kväll och som lastar Ikea-möbler på lördag eftermiddag behöver du inte leta längre, säger Fords vd Stuart Rowley.

Puma ska lanseras senare i år och byggas i Fords rumänska fabrik i Craiova, som man har investerat 1,5 miljarder euro (strax över 15,6 miljarder kronor) i sedan 2008.

Kan du inte hålla dig kan du alltid läsa vår provkörning av den där gamla Puman här.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 10. Ford C-Max läggs ned

**Peter Klemensberger** 2 april 2019

**Ford C-Max och Grand C-Max går i graven efter dalande efterfrågan för segmentet och åtstramningar i koncernen.**




Det kommer inte direkt som någon överraskning att Ford C-Max och Grand C-Max går i graven. Modellen debuterade 2003 och en andra generation kom 2010 men intresset för mpv-segmentet är i dag långt ifrån vad det en gång var.

Tidigare i år meddelade Ford att man skulle stärka sin position och öka sin lönsamhet i Europa. I själva verket var det att betrakta som åtstramningar och mellan raderna gick det att läsa att dagarna var räknade för märkets mpv-modeller.

Tillverkningen av C-Max i Saarlouis-fabriken slutar i juni men produktionen av modellen Focus fortsätter. Dock går fabriken ner från tre till två skift då nattskiftet stryks. Totalt ska 5 000 jobb i fabrikerna i Saarlouis och Köln strykas.

C-Max har tillverkats i Saarlouis åren 2003 till 2010 och sedan 2014. Perioden där emellan tillverkades modellen i spanska Valencia.

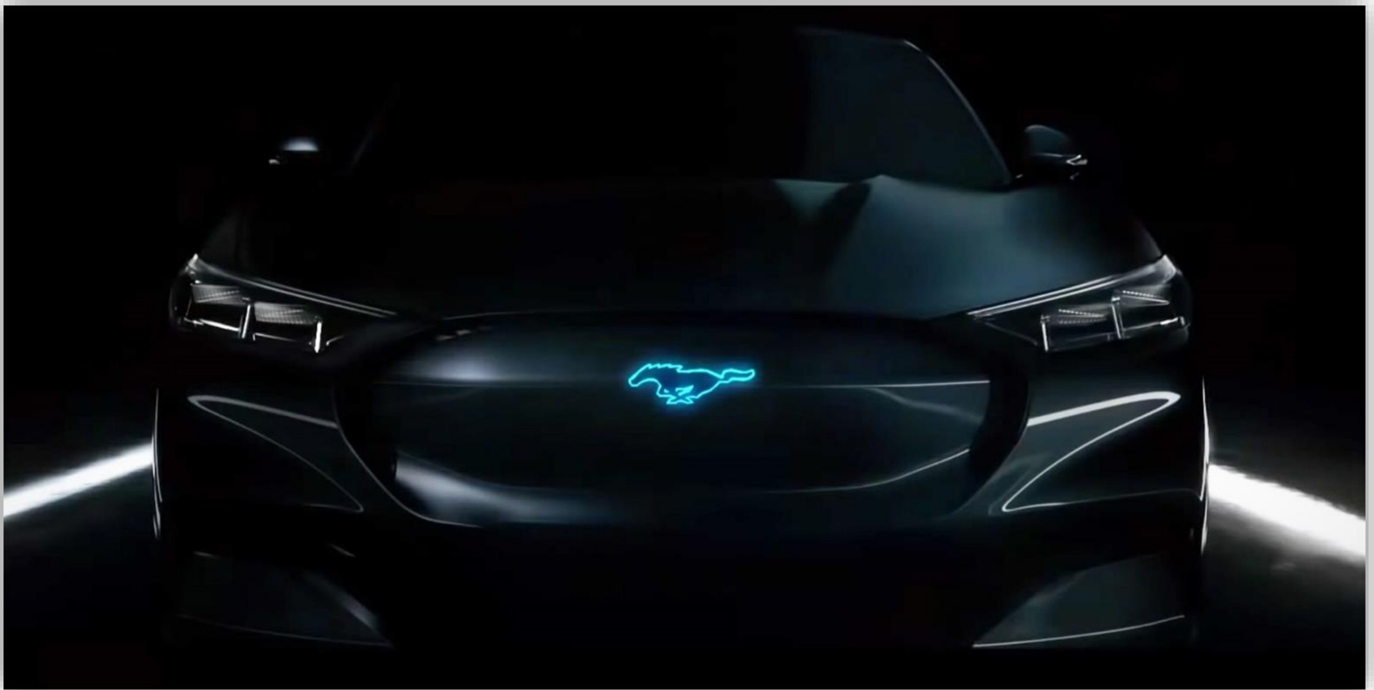
På bilden överst ses Grand C-Max testas i Teknikens Värld nummer 5/2013. Av fyra mpv:er blev bilen bara slagen av en: Ford B-Max. Plus fick C-Max bland annat för utrymmen, pris och motor (1,0 EcoBoost 125) men fick minus för köregenskaper och användarvänlighet.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 11. Ford varumärkesskyddar namnet Mustang Mach-E

**Mattias Rabe** 4 april 2019

**Ford elektrifierar sin fordonsflotta och har nu lämnat in en ansökan om att få varumärkesskydda namnet Mustang Mach-E.**



Sedan tidigare har Ford varumärkesskyddat namnet Mach-E i både Europa och USA, ett namn som väntas pryda den elektriska, Mustang-inspirerade crossover med uppemot 60 mils räckvidd som ska presenteras senare i år och lanseras under 2020.

Nu har Ford också fått för sig att varumärkesskydda namnet Mustang Mach-E, ett namn inspirerat av klassikern Mustang Mach 1.

Biltillverkare har en tendens att varumärkesskydda en hel drös namn varav många inte kommer till användning, de tar nämligen det säkra före det osäkra. Men i detta fall vågar vi gissa att Mustang Mach-E är tänkt att användas på den hybrid-Mustang som ska lanseras tidigt 2022.

Vad gäller den elektriska crossover som beskrivs som Mustang-inspirerad vet vi inte mycket om i dag, inte mer än att ”den ska gå som fan”. Däremot har Ford tidigare släppt två dunkla bilder som visar både fronten och baken på bilen. I fronten, som föga påminner om dagens Mustang, syns den klassiska galopperande hästen i upplyst blått på en täckt yta, alltså ingen konventionell kylargrill. Baken visar upp en tydligt Mustang-influerad design.






## 12. Vätgasdrift blir lönsam affär för bussar

2019-04-02

**Potentialen för sänkta kostnader är stor i bussflottor med elfordon drivna av vätgas, men hittills har antalet vätgasdrivna bussar i Europa varit lågt. På mässan i Hannover presenterar Nel Hydrogen sin lösning för att ändra på det.**




– Om man ser till Kalifornien går det runt 160 bilar per vätgastankstation. I Europa är det runt tio bilar. Det är enkel matematik var det finns affär, säger Jacob Krogsgaard, Senior Vice President för Nel Hydrogen Fueling.

Med nya tankstationslösningen H2Station® Duplex vill Nel ändra på detta.

– Det vi presenterar idag är en lösning för tunga fordon som bussar och lastbilar, där vi kan börja bygga ett business case i Europa, säger Jacob Krogsgaard.

Förra året räknade Nel med att de nått den kritiska massa som krävts för att kostnaden för att köra en vätgasdriven buss ska vara mindre än den för konventionella bussar drivna med fossila bränslen.

– Med en elektrolysör med produktionskapacitet att försörja 100-200 bussar, fördelat på tankstationer som vardera förser 20-40 bussar så har vi ett business case där det blir billigare med vätgasdrivna bussar än fossildrivna, säger Ulrik Torp Svendsen, Product Management & BD Director för Nel Hydrogen Solutions.

På gång är nu ett projekt som NEL rullat ut i samarbete med Storbritannien, Lettland och Danmark där totalt 600 elbussar med bränsleceller ska köpas in och gå i trafik.

– Vi har nu en teknik där vi kan bygga ett business case för tunga fordon i Europa, säger Jacob Krogsgaard.

NyTeknik

## 13. Här är världens längsta elbuss

**John Edgren** 2019-04-02 12:24

**K12A rymmer 250 passagerare och har en räckvidd på strax under 30 mil. BYD hävdar att det är den första elbussen som kan växla mellan två- och fyrhjulsdrift.**



Kina är utan tvekan den nation som har flest elbussar i trafik. BYD är landets största fordons-tillverkare, och nu har de lanserat världens längsta elbuss. Att den visades upp i Shenzhen är passande i och med att staden redan 2017 hade elektrifierat samtliga av de 16 000 bussar som går i lokaltrafik.

K12A är 27 meter lång, ledad på två ställen, och de tre segmenten rymmer 250 passagerare. Topphastigheten ligger på 70 km/h och batterikapaciteten ger en räckvidd på strax under 30 mil.

Läs mer: Miljardvärderade doldisbolaget vill göra bilar självkörande – på riktigt

BYD hävdar att K12A är den första elbussen som kan växla mellan drivning på två eller fyra hjul. Lösningen innebär att man kan hantera mer krävande passager och underlag – samtidigt som bussen på flacka partier har möjlighet att sänka energiåtgången.

**Stockholm satsar på elbussar**

Systemet kan komma väl till användning i Colombia. En av beställarna är nämligen landets TransMilenio-bussar som går mellan huvudstaden Bogotá och dess förorter. Det rapporterar Electrec.

Framtiden ligger onekligen för den utsläppsfria kollektivtrafiken. 2017 lovade tolv av världens storstäder att de ska ha gått över till helelektriska bussar till år 2025, däribland Los Angeles som samma år beställde 60 elbussar från just BYD.

Den blågröna majoriteten i Region Stockholm vill genomföra den hittills största satsningen på elbussar i Sverige. 200 fordon blir den grund på vilken morgondagens busstrafik ska byggas – och under kommande tio år ser politikerna möjligheten att ta beslut om 700–1500 elbussar.

auto motor & sport

## 14. Volkswagens bortglömda konceptbilar: Vi som blev något och vi som försvann

**Av Joakim Dyredand**, Publicerad 2018-07-15 06:26, uppdaterad 2018-10-04 13:27

**Del 4/4**

**Volkswagen har visat upp många spännande modeller som aldrig blev verklighet. Vad sägs till exempel om en "downsizad" turbomotor redan 1981, en galen plan på att byta ut klimat-anläggningen mot ett särskilt "avdunstningssystem" och en maffig W12-coupé med 600 häst-krafter?**



*Cheetah, Machimoto, Futura, Coupé Nardo, EcoRacer, GX3 och Nils.*
*Några av VW:s alla konceptbilar.*



## 2014 • GTI Roadster Concept

Först framtagen som virtuell bil för spelet Gran Turismo 6. Sedan realiserad i fullskala för den årliga träffen i österrikiska Wörthersee. V6-motor på 3,0 liter som med biturbo producerar 503 hästar. Toppfart 309 km/h – testas lämpligast i spelet.




## 2014 • New Midsize Coupé Concept

Typ tredje försöket att göra en coupéversion på Jetta-bas. Men den här gången med fyra dörrar. Och bilen har inte Jetta-proportioner. Den är kortare än denna, men samtidigt bredare och lägre. Premiären skedde i Peking.




## 2014 • Golf R 400 Concept

Något oväntat premiärvisad på salongen i Peking. Den vassaste 2,0-litersturbon någonsin, framtagen av R GmbH. Fyrhjulsdrift och 0–100 km/h på 3,9 sekunder. Ta gärna bort ordet Con-cept...




**2014 • Taigun Concept**
Kapitel två för Taigun premiärvisades i New Delhi. Fortfarande koncept men ännu närmare produktionsutförande. Nu med reservhjul på bakluckan.



**2014 • T-ROC Concept**
En suv i Golf-storlek, således något mindre än Tiguan, men större än Taigun. Ska inte blandas ihop med Cross Coupé eller de två större versionerna CrossBlue Concept och CrossBlue Coupé Concept.




## 2014 • XL Sport Concept

När XL1 till sist blev officiell blev det i form av en mycket dyr bil byggd i extremt liten serie (250 exemplar). Det hindrar inte att man göra spännande modeller, med annat än minimal förbrukning i fokus, med denna som grund. I den här sportversionen sitter den 200 hästar starka motorn från Ducati 1199 Superleggera – motorcykeln alltså. Det ger en toppfart på 270 km/h, något som ingen annan bil med endast 200 hästar har klarat.



## 2015 • Golf R Touch

Bilar premiärvisas inte alltid på bilsalonger. Golf R Touch visades på teknikmässan CES i Las Vegas i början av året. Men det är inte bilen som är det viktiga, det är insidan med en instrumentering där samtliga knappar och reglage på mittkonsolen ersatts av stora pekskärmar. Tänk nya Volvo XC90 eller Tesla S. Lär även bli verklighet i nästa helt nya VW-modell.



## 2015 • Cross Coupé GTE Concept

GTE kom att bli en gemensam nämnare för 2015 års konceptbilar. Denna stora suv visades på årsinledande salongen i Detroit. Detta är en mer produktionsklar version av den sjusitsiga stora suv-modellen med tidigare konceptnamn som CrossBlue Coupé Concept och CrossBlue Concept. Nu har bilen V6 på 3,6 liter samt två elmotorer och laddhybridsteknik.




## 2015 • Sport Coupé Concept GTE

På Genève-salongen i mars visades näst avstamp i Volkswagens designspråk. Ett första smakprov på en ny era. Bredare men lägre grill, mer skulpturalt akterparti och designelement på motorhuven märks direkt. Det här ser väl lovande ut?



## 2015 • C Coupé GTE Concept

I april var det dags för nästa bil på GTE-temat. Den stora fyradörrarscoupén visades i Shanghai och sades visa framtidens lyxiga formspråk. Tänk alltså nästa generation Phaeton.




## 2015 • Golf GTE Sport Concept

Förkortningen GTE, för laddhybridsteknik, fick följa med till Wörthersee 2015 där Volkswagen visade ännu en riktigt het Golf, kanske den mest framtidsorienterade hittills. En 1,6-liters turbomotor på 299 hästar kombineras med två elmotorer. Hela karossen är tillverkad av kolfiber för lägsta möjliga vikt.




## 2015 • Tiguan GTE Concept

Laddhybridversion av Tiguan visad i Frankfurt. Då med en elräckvidd på 50 km, lär gå längre när den (snart) lanseras.



## 2016 • Budd-e

Fanbärare för elbilsplattformen MEB (Modular Electric Drive Kit). Har sedan premiären på teknikmässan CES i Las Vegas vunnit mängder med priser för sin design. Två elmotorer, en fram och en bak, ger räckvidd på 533 kilometer. Superrymlig kupé.

## 2016 • T-Cross Breeze

Snart kommer en suv i storleken under Tiguan och här avslöjas dess former – bortsett från taket som är ersatt av en cabrioletlösning. Den 413 cm långa bilen var huvudnumret i Genève.




## 2016 • Tiguan GTE Active Concept

När Tiguan som laddhybrid ska visas i USA, på Detroitsalongen, måste den vara ännu kaxigare. Feta hjul och extraljus på taket, bland annat.




## 2016 • T-Prime Concept GTE

Detta är tredje generationen Touareg. Större bil, mindre motorer. Helt digital instrumentering benämnd Curved Interaction Area. Avtäckt på bilsalongen i Peking, där den rejäla bilen förväntas bli en riktig storsäljare.



## 2016 • I.D. Concept

Framtidens Volkswagen på flera plan. Både design- och drivlinemässigt. I.D. förväntas bli en ny underdivision för de elektriska modellerna, likt BMW i.

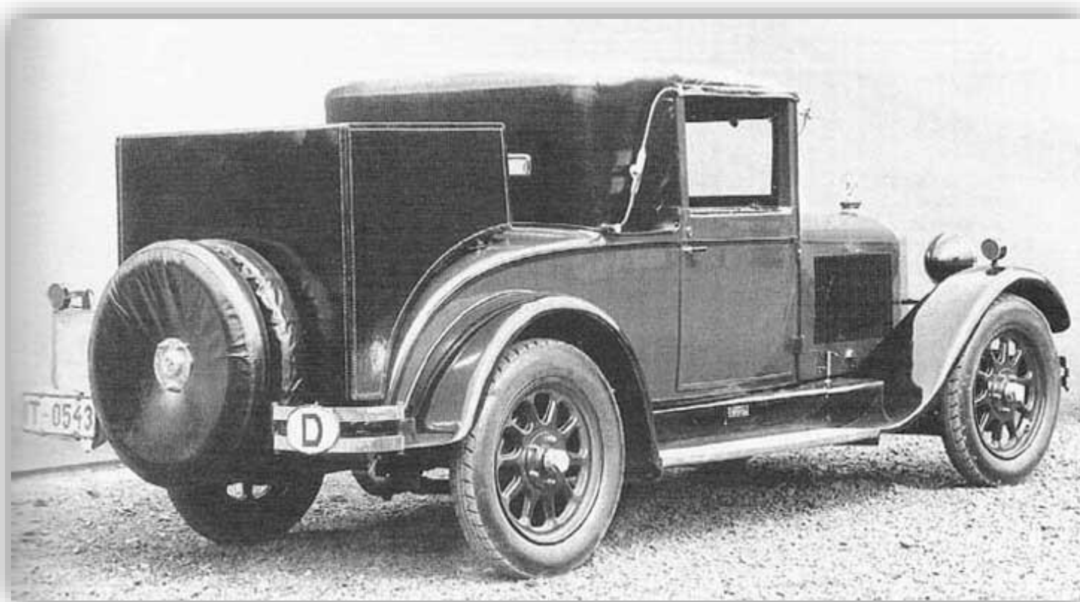
Klassiker

## 15. Balzers bagage

Publicerad 2019-04-02 9:20

**Text Mårten Carlsson**

**En annorlunda lösning från tiden före kombibilen.**




Riktiga kombibilar hade egentligen inte kommit än. På 1920-talet var det obekväma öppna lastbilar eller stora sedaner ombyggda med bakdörr eller liknande som gällde om man ville transportera något.

Ville en handelsresande åka bekvämt så kom den här lösningen från karosserifirman Balzer.

De byggde den här eleganta specialkofferten på en Mercedes Benz 260 Stuttgart coupé från 1928.

Varsågod och lasta!

Klassiker

## 16. Ami från Alperna

Publicerad 27 april 2016

Ami-scootern kom från Schweiz och fanns med två olika Sachsmotorer, 98cc och 123cc. Upphovsman till den här och ett par liknande skapelser var ingen mindre än förre chefen och ingenjören vid Jawa, Jaroslaw Frei. Ami såldes i blygsamt antal åren 1950 till 1954.

AMI-scootern
slog igenom!
Ny sändning på väg!
Lätt — behändig — billig
Låg försäkring
Besök vår utställning!
WULF & CO STOCKHOLMSKONTOR A. B.
SVEAVÄGEN 105 TEL. 31 15 50–51 STOCKHOLM

Wulf & Co i Vänersborg var ett piggt företag som utforskade alla möjligheter till affärer. Man tillverkade släpvagnar och var tidigt ute med husvagnar. Man blev också generalagent för Borgward och så småningom också Fiat.



Klassiker

## 17. Grattis Toyota Starlet!

Publicerad 12 april **2009**

**I dag när Liv har namnsdag passar vi på att hylla Starlet.**




Ordet Starlet kan ha många betydelser, **ett flygplan, en tidning för flickor, en sjöanemon, en skådespelerska på väg att slå igenom, eller en bil från Toyota!**

Den första generationen Toyota Starlet kom 1973 och var en **bakhjulsdriven** småbil. Den fanns som **två- och fyrdörrars sedan** samt som **tredörrars kombi**.

1978 var det dags för den andra generationen Starlet. Den var den första som såldes i större antal **utanför Japan**.

Den tredje generationen introducerades i oktober 1984 och var den första med **framhjulsdrift**.

En fjärde och femte generation Starlet såg dagens ljus på 1990-talet innan modellnamnet för-svann 1999.






Feber

## 18. Alfa Romeo 155 GTA och en 155 DTM brummar hillclimb

**Av Bobby Green** 2019-04-01 kl 18:00

**Härligt att se**




***FILM***: [https://youtu.be/PieQmGvoYzo](https://youtu.be/PieQmGvoYzo)

Elbilar är bra och allt det där, men ljudet som de här bilarna ger ifrån sig är ändå det som får nackhåren att resa sig. I alla fall hos mig. GTA-versionen byggdes för standardvagnsracing på 90-talet och det sägs att endast 20 stycken exemplar blev till. Motorn kommer från Lancia Delta Integrale och den ger hela 550 hästar som skickas ut till alla fyra hjulen. 0-100 km/h ska gå på under tre sekunder.

DTM-versionen byggdes för den tyska DTM-serien på 90-talet. Den har en V6:a på 2,5 liter utan överladdning men hela 500 hästar ändå. Varvstoppet ligger på galna 12 000. Även här finns det fyrhjulsdrift och vikten på bilen ska ligga på under ett ton. Helt klart också den som har det bästa motorljudet av de två.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 19. Succédebut för Lynk & Co Cyan Racing när Thed Björk vann

**Mattias Rabe** 8 april 2019

**Snacka om fullträff – Thed Björk slutade tvåa, sexa och etta när årets WTCR-säsong drog igång i med tre race under två tävlingsdagar i Marrakech.**




2017 års WTCC-mästare Thed Björk hade två bra dagar den gångna helgen, han slutade nämligen tvåa under lördagsracet för att vid söndagens första race sluta sexa innan han krönte helgen med seger i söndagens andra, och helgens sista, race. Det kan inte räknas som något annat än succé för nybildade teamet Lynk & Co Cyan Racing som ställer upp med två raceteam – Cyan Racing Lynk & Co och Cyan Performance Lynk & Co.

Thed Björk seglade i och med de fina placeringarna upp i poängtopp i förarmästerskapet. Nästa racehelg går av stapeln i Ungern helgen 26-28 april.

**Topp 5 förare**

1. Thed Björk Lynk & Co 03 61 poäng
2. Esteban Guerrieri Honda Civic 56
3. Gabriele Tarquini Hyundai i30 49
4. Néstor Girolami Honda Civic 34
5. Frederic Vervisch Audi RS 3 32

**Topp 5 team**

1. Münnich Motorsport 90 poäng
2. Cyan Racing Lynk & Co 78
3. BRC Hyundai 66
4. Cyan Performance Lynk & Co 42
5. Leopard Audi Sport 41

Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

## 20. VM-helg nummer 1000…

Skrivet den 11 april 2019, klockan 09:58 | 61 kommentarer




*Specialutseende på en utställningsbil i depån för att fira den 1000:e VM-helgen i Formel 1*

På plats i Shanghai och laddar upp för den 1000:e VM-helgen i Formel 1. Det är alltså inte det 1000:e Formel 1-loppet då det under ett par år kördes VM i Formel 1 med Formel 2-reglemente, dessutom ingick Indy500 under ett antal år i Formel 1-VM men Formel 1 har kommit fram till att detta är den 1000:e VM-helgen och detta ska alltså firas här i Shanghai. Som vanligt lite kallt och ruggigt här med strax över 10 grader i luften prognoserna talar dock om att det ska bli varmare resten av helgen, upp mot 20 grader, vilket uppskattas.

Finns vissa likheter med denna 1000:e tävlingshelg och den första som kördes på Silverstone 1950. Alfa Romeo fanns t ex på startlinjen i historiens första VM-lopp, dessutom med Pirellidäck på bilarna. Vidare fanns en Thailändare och en Monegask till start 1950, Prins Bira (ett namn att vara avundsjuk på) och Louis Chiron, vilket det också gör denna helg med Alexander Albon och Charles Leclerc i Toro Rosso respektive Ferrari.

Mycket snack också under dagen med alla förare om huruvida de nya aeroreglerna för året med bl a en förenklad framvinge bidrog till att Bahrains GP blev så bra som det blev med många fighter på banan och mer omkörningar än vanligt. Det är lite blandade åsikter om detta från förarhåll där vissa helt klart tycker det har blivit enklare att följa en annan bil medan andra inte upplever någon skillnad alls. Min egen uppfattning är att det har blivit något enklare att hänga på en annan bil men att det fortfarande är svårt att hålla yttemperaturen i framdäcken under kontroll men ett steg i rätt riktning är det absolut. Om vi får samma typ av racing i Kina som i Bahrain är det förstås ingen som vet ännu men bl a Kimi Räikkönen trodde att trenden kan hålla i sig.

Pratade med Günther Steiner om vad som hände med Kevin Magnussen i Bahrain där han kvalade väldigt starkt men tappade all fart i racet och Steiner menade att det på något sätt handlade om däckshanteringen. Kevin gick snabbt bakåt i racet då han tappade prestandan i däcken väldigt snabbt in på varje stint, under testerna i veckan efter Bahrains GP fick man dock möjlighet att prova lite olika lösningar för att komma tillrätta med problemet som bl a var att man kört med lite för hög downforcenivå vilket gjorde Magnussen sårbar på raksträckorna. Problemet ska förhoppningsvis vara löst till denna helg och jag gissar att Haas är med i toppen av mittfältet även i racet denna helg.

Det blir tidig uppstigning för alla som vill vara med från start denna F1-helg med FP1 redan 03.55 i morgonbitti. Kval och race drar igång något senare under morgonen med första bil ut på på kvalet kl 08.00 svensk tid, racet går igång 08.10 och vi kör som vanligt en halvtimmes uppsnack på lördag och 55 minuter på söndag.

NEVS

## 21. Lediga befattningar

119020 - **Lackerare till Koncept- och Prototyp verkstad**

NEVS, Trollhättan

**NEVS skapar en stark bas med kompetens för nya tekniska lösningar och innovationer. Vi brinner för att utveckla och leverera hållbara globala produkter som lämpar sig för volymproduktion. För detta ändamål behöver vi stärka vår organisation. Inom bygg och anläggning står vi inför ett teknikskifte med att uppdatera våra anläggningar till senaste uppkopplade snitt.**
**Därför söker vi nu en Lackerare till vår Koncept- och Prototyp verkstad med ambition att lära sig från start om lackering och måleri!**

**Beskrivning**

Concept & Prototype Operations ansvarar för att leverera all hårdvara (testenheter), för visning,testning och validering till projekten. Den är en del av Engeneering & Operation Tribe inom den tekniska utvecklingen.

Vi arbetar i en agil organisation där lagarbete, självorganiserande team och snabbt lärande cykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare som kontinuerligt strävar till göra laget framgångsrikt.

Det är ett kreativt och innovativt arbete utan gränser, med tät sammarbet med NEVS design- och engineering team, med såväl nationella- som internationella projekt.

Inlärningsprocess är väldigt omfattande och kan ta flera år att lära sig jobbet . Därför är det viktigt att du är praktiskt lagd och gillar att jobba med händerna, samt är van av att anväda dig av olika handverktyg.

**I rollen som lackerare ingår:**

- Vara delaktig I alla steg i lackprocessen
- Förbereda fordon inför lackering
- Maskera/spackla/slipa/iordningställa för lackering

- Lackera allt ifrån små detaljer till hela bilen
- 5S inom verkstäderna och tillverkningsprocessen
- Kontakter med med externa leverantörer / partners.

Du får man även vara beredd att jobba med framtagning av artiklar/modeller i många olika material, så som friformstillverkning/laminering som används till conceptbilar & skalbilar etc.

**Vi söker dig som har:**

- Lackeringsutbildning och/eller fordonsteknisk utbildning
- En hög ambition att lära sig lackeringsyrket och jobba med detta
- Kännedom om bilbyggnation
- Kunskaper i tillverkning och modifiering av prototyper i olika material
- Bra MS Office-färdigheter
- Praktisk och teoretisk kunskap och erfarenhet inom tillverkning.
- Behärska svenska och engelska, både i tal och skrift.
- Körkort B.

**För att bli framgångsrik i denna roll, behöver du:**

- Vara proaktiv, flexibel, lösningsorienterad och kunna arbeta självständigt.
- Vara kommunikativ och välorganiserad person.
- Ha kunskap om fordonsindustrin.
- Vara noggrann och strukturerad.
- Vara en lagspelare
- Ha kundfokus
- Ha en talang för ytfinish/lackering och tekniskt tänkande
- Vara beredd att periodvis ha möjlighet att arbeta inom hela NEVS koncernen.

***Vi ser fram emot kvinnliga sökande!***
***Stor vikt kommer att läggas på dina personliga egenskaper!***

**Möjligheter**

NEVS har idag en förhållande platt organisation som därmed ger plats för snabba beslut. Detta genomlyser tillvaratagandet av egna idéer för att nå kostnadseffektiva och tekniskt fördelaktiga beslut.

NEVS erbjuder ett stimulerande och på ett positivt sätt, utmanande arbete där du dagligen får en egen utveckling.

NEVS gillar att se dig som person att växa med uppgiften och vi är övertygade om att just du kan bidra till en stark och hållbar organisation för att stödja NEVS i en positiv riktning in i framtiden.

**Villkor**

NEVS är medlem i Teknikföretagen och omfattas av aktuella kollektivavtal tecknade av Unionen.

Vill du vara med i det team som ska fokusera på utveckling av attraktiva bilar för framtiden? I så fall är Du varmt välkommen att söka anställning hos oss!

***Inför vår rekryteringsprocess NEVS har tagit ställning till rekryterings- och marknadsförings-kanaler. Därför UNDANBEDES bestämt varje kontakt från media- och CV försäljning, rekryteringswebbplatser eller liknande företag.***

| | |
|---|---|
| **Type of employment** | Tillsvidareanställning |
| **Contract type** | Full time |
| **Number of positions** | 1 |
| **Working hours** | 100 % |
| **City** | Trollhättan |

| | |
|---|---|
| **County** | Västra Götalands län |
| **Country** | Sweden |
| **Reference number** | **2019/30** |
| **Contact** | Pether Andersson, Deputy Chapter , pether.andersson@nevs.com +4 |
| **Published** | **08.Apr.2019** |
| **Last application date** | 05.May.2019 11:59 PM CET |

---

119066 - **Engineer EMC (Electromagnetic Compatibility)**

NEVS, Trollhättan

*Shape mobility for a more sustainable future!*
**NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.**
**We are now looking for an Engineer EMC (Electromagnetic Compatibility)!**
**Description**
The Test/validation Team within System Integration & Testing Operations that you will be part of, is incorporated in a bigger unit Engineering Operations inside the Technical Development Organization.
We work in an agile organization, where team work, empowered self-organizing teams and quick learning cycles is a key to success. Thus you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.
You will be working in an interesting workplace with open minded colleagues and a problem solution oriented atmosphere. There are possibilities to focus on and develop your knowledge in your field of expertise further. You will have strong influence on product design.
Your main focus will be the areas of EMC competence and support the development department. You will use your technical skills in order to meet expectations from both internal and external customers.
Based on your experience the profile of this position can be adopted to attribute owner EMC car project or a senior EMC engineer on a platform level looking in to future.
**The role involves:**

- Work in the electrical validation team and reinforce NEVS competence in the area
- Responsibility for target setting and implication of the actual competence areas
- Actively taking part in design review, development and evaluation of EMC standards
- Assist the development department in EMC related issues on a vehicle level

**We are looking for someone who has:**

- Relevant experience and technical skills in the work area, at least 5 years.
- Master of science or equivalent
- Theoretical knowledge and experience in the EMC area
- Relevant experience and skills for performing and evaluate EMC documentation
- Long term planning experience for component and vehicle EMC validation
- Ability to communicate clearly in English and Mandarin, both spoken and written

**Areas of specific interest for us are:**

- EMC standards for pure electrical vehicles

- Methods for testing EMC on component and vehicle level
- Develop EMC standards and test plans templates
- Experience with design review from a EMC perspective on component and system level

**To be successful in this role, you need to:**

- Able to work independently within demanding schedules
- Customer focused
- Accurate and structured
- A talent for functional and technical thinking
- Solution oriented

***Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!***

**About us**

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

**Join us for the ride**

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

**Terms**

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

**Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!**

**Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!**

| | |
|---|---|
| **Type of employment** | Tillsvidareanställning |
| **Contract type** | Full time |
| **Number of positions** | 1 |
| **Working hours** | 100% |
| **City** | Trollhättan |
| **County** | Västra Götalands län |
| **Country** | Sweden |
| **Reference number** | **2019/31** |
| **Contact** | Per Carlsson, Manager E Test/Validation , per.carlsson@nevs.com +4 |
| **Published** | **09.Apr.2019** |
| **Last application date** | 05.May.2019 11:59 PM CET |




## 22. Fredagshumorn: Robert Gustafsson Lösvikt




***FILM:*** ***https://youtu.be/UOrPNN38TFs***




## 23. Eric Chien (Taiwan) Grand Final | Asia's Got Talent 2019 on AXN Asia




***FILM*: [https://youtu.be/cjZD-maFwaY](https://youtu.be/cjZD-maFwaY)**

**SLUT**